

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
26. Februar 2004 (26.02.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2004/016471 A1**

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60R 16/02

(72) Erfinder; und

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/000330

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): GRILL, Michael [DE/DE]; Stossäckerstrasse 7, 70563 Stuttgart (DE). KUSTOSCH, Mario [DE/DE]; Leifeldhof 4, 71665 Vaihingen/Enz (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:

6. Februar 2003 (06.02.2003)

(81) Bestimmungsstaaten (national): CN, US.

(25) Einreichungssprache:

Deutsch

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SI, SK, TR).

(26) Veröffentlichungssprache:

Deutsch

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

(30) Angaben zur Priorität:

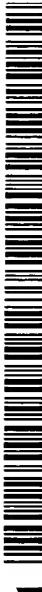
102 35 165.1 1. August 2002 (01.08.2002) DE

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

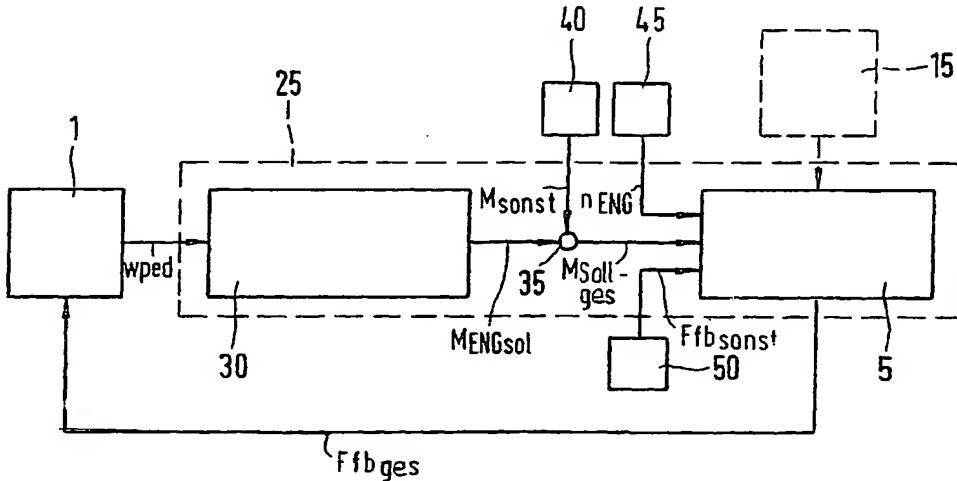
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

(54) Title: METHOD AND DEVICE FOR SIGNALLING OF RELEVANT INFORMATION FOR THE OPERATION OF A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZUR SIGNALISIERUNG EINER FÜR DEN BETRIEB EINES KRAFTFAHRZEUGS RELEVANTEN INFORMATION



**WO 2004/016471 A1**



(57) Abstract: The invention relates to a method and a device for signalling of relevant information for the operation of a motor vehicle which enables the driver of the vehicle to obtain return information about the optimum engine efficiency of the motor vehicle. Said information is formed by means of an operation point of a drive unit of a motor vehicle. According to said operation point, haptical signalling is produced on a control element (1) of the motor vehicle, especially an accelerator pedal.

*[Fortsetzung auf der nächsten Seite]*

REC'D PCT/PTO 21 FEB 2003

WO 2004/016471 A1



---

(57) **Zusammenfassung:** Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Signalisierung für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs relevanten Information vorgeschlagen, die es ermöglichen, dass der Fahrer des Fahrzeugs eine Rückmeldung über den optimalen Motorwirkungsgrad des Fahrzeugs erhält. Die genannte Information wird also durch einen Betriebspunkt einer Antriebseinheit des Fahrzeugs gebildet. In Abhängigkeit des Betriebspunktes wird eine haptische Signalisierung an einem Bedienelement (1) des Fahrzeugs, insbesondere einem Fahrpedal, gebildet.

5

10        Verfahren und Vorrichtung zur Signalisierung einer für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs relevanten Information

Stand der Technik

15        Die Erfindung geht von einem Verfahren und von einer Vorrichtung zur Signalisierung einer für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs relevanten Informationen nach der Gattung der unabhängigen Ansprüche aus.

20        Verfahren und Vorrichtungen zur Signalisierung einer für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs relevanten Information sind bereits bekannt. Dabei ist beispielsweise eine optische Verbrauchsanzeige in vielen Fahrzeugen standardmäßig vorgesehen und fördert das Bewusstsein für eine ökonomische Fahrweise. Die optische Verbrauchsanzeige gibt dabei den aktuellen Kraftstoffverbrauchswert wieder. Auf diese Weise lassen sich verschiedene Kraftstoffverbrauchswerte optisch an der Verbrauchsanzeige wiedergeben.

25        Ein großes Potential zur Kraftstoffersparnis liegt in der Fahrweise des Autofahrers. Den meisten Autofahrern sind die physikalischen Ursachen für einen hohen Verbrauch nicht bewusst oder es fehlen Informationen, die für eine optimale Fahrweise notwendig sind, zum Beispiel der aktuelle Wirkungsgrad des Motors.

30        Vorteile der Erfindung

35        Das erfindungsgemäße Verfahren und die erfindungsgemäße Vorrichtung zur Signalisierung mit den Merkmalen der unabhängigen Ansprüche haben demgegenüber den Vorteil, dass die für den Betrieb des Kraftfahrzeugs relevante Information durch

einen Betriebspunkt einer Antriebseinheit des Fahrzeugs gebildet wird und dass in  
Abhängigkeit des Betriebspunktes eine haptische Signalisierung an einem Bedienelement  
des Fahrzeugs, insbesondere einem Fahrpedal, gebildet wird. Auf diese Weise kann dem  
Fahrer eine Information über eine kraftstoffverbrauchsminimale Fahrweise übermittelt  
werden. Die haptische Signalisierung am Bedienelement hat außerdem den Vorteil, dass  
der Fahrer den Blick nicht von der Fahrbahn nehmen muss. Er wird somit nicht vom  
Verkehrsgeschehen abgelenkt. Die haptische Signalisierung stellt daher kein  
Sicherheitsrisiko dar und erhöht das Unfallrisiko nicht. Handelt es sich bei dem  
Bedienelement um ein Bedienelement, das ständig vom Fahrer betätigt wird,  
beispielsweise dem Fahrpedal, so wird außerdem sichergestellt, dass der Fahrer die  
Information über den Betriebspunkt der Antriebseinheit ständig wahrnehmen kann.  
Handelt es sich bei dem Bedienelement um das Fahrpedal, so kann die haptische  
Signalisierung des Betriebspunktes der Antriebseinheit den Fahrer über das Fahrpedal  
direkt zu einer kraftstoffverbrauchsreduzierenden Fahrweise durch Veränderung der  
Fahrpedalstellung und damit Veränderung der haptischen Signalisierung veranlassen.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte  
Weiterbildungen und Verbesserungen des im Hauptanspruch angegebenen Verfahrens  
möglich.

Besonders vorteilhaft ist es, wenn durch die haptische Signalisierung ein optimaler  
Betriebspunkt der Antriebseinheit, insbesondere ein optimaler Motorwirkungsgrad,  
wiedergegeben wird. Auf diese Weise wird dem Fahrer die Möglichkeit gegeben, mit  
optimalem Motorwirkungsgrad bzw. optimalem Betriebspunkt der Antriebseinheit und  
damit kraftstoffverbrauchsminimal zu fahren oder zu beschleunigen.

Besonders vorteilhaft dabei ist es, wenn die haptische Signalisierung etwa bei Erreichen  
des optimalen Betriebspunktes einsetzt. Auf diese Weise kann der Fahrer seine Fahrweise  
sehr präzise an den optimalen Betriebspunkt der Antriebseinheit anpassen und somit  
kraftstoffverbrauchsminimal sein Fahrzeug betreiben. Ist das Bedienelement als  
Fahrpedal ausgebildet, so kann der Fahrer die Information über den optimalen  
Betriebspunkt direkt auf seine Fahrweise umsetzen, indem er ständig im Bereich der  
einsetzenden haptischen Signalisierung am Fahrpedal fährt.

Besonders vorteilhaft ist es, wenn die haptische Signalisierung durch eine am Bedienelement wirkende Rückstellkraft gebildet wird. Auf diese Weise wird sicher gestellt, dass die haptische Signalisierung bei der Betätigung des Bedienelementes vom Fahrer auch wahrgenommen wird. Außerdem wird für den Fahrer das Fahren mit optimalem Betriebspunkt der Antriebseinheit auf diese Weise erleichtert, wenn zusätzlich das Bedienelement als Fahrpedal ausgebildet ist. Die mit Erreichen des optimalen Betriebspunktes einsetzende Rückstellkraft erleichtert es dem Fahrer, den optimalen Betriebspunkt der Antriebseinheit bei der Betätigung des Fahrpedals zu halten.

10 Zeichnung

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

15 Es zeigen

Figur 1 ein Blockschaltbild mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung,  
Figur 2 ein Kennfeld zur Ermittlung eines spezifischen Kraftstoffverbrauchs des  
Kraftfahrzeugs,  
20 Figur 3 ein Kennfeld zur Ermittlung einer Rückstellkraft für ein Fahrpedal des  
Fahrzeugs und  
Figur 4 ein Funktionsdiagramm zur Verdeutlichung der Funktionsweise der  
erfindungsgemäßen Vorrichtung und des erfindungsgemäßen  
Verfahrens.

25 Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 kennzeichnet 25 eine Steuerung eines Kraftfahrzeugs mit einer Antriebseinheit, die beispielsweise einen Otto-Motor, einen Dieselmotor, einen Elektromotor oder 30 dergleichen umfasst, oder auf einem beliebigen, dazu alternativen Antriebskonzept basiert. Das Fahrzeug umfasst weiterhin ein Bedienelement 1, das beispielsweise als Fahrpedal ausgebildet ist. Die Steuerung 25 umfasst eine Fahrerwunschinterpretationseinheit 30, die mit dem Fahrpedal 1 verbunden ist. Aus der Stellung wped des vom Fahrer betätigten Fahrpedals 1 ermittelt die 35 Fahrerwunschinterpretationseinheit 30 einen Sollwert für eine Ausgangsgröße der

Antriebseinheit. Bei dieser Ausgangsgröße kann es sich beispielsweise um ein Motorausgangsmoment oder um ein Radausgangsmoment oder eine Ausgangsleistung oder eine von den genannten Größen ableitbare Ausgangsgröße handeln. Im Folgenden soll beispielhaft angenommen werden, dass es sich bei der Ausgangsgröße der Antriebseinheit um ein Motorausgangsmoment handelt. Die Fahrerwunschinterpretationseinheit 30 bildet somit aus der Stellung wped des Fahrpedals 1 in dem Fachmann bekannter Weise einen Sollwert  $M_{ENGsoll}$  für das Motorausgangsmoment der Antriebseinheit. Der so abhängig vom Fahrerwunsch gebildete Sollwert  $M_{ENGsoll}$  wird einem ersten Additionsglied 35 zugeführt und dort mit einer resultierenden Momentenanforderung  $M_{sonst}$  addiert, die von einem Koordinator 40 in Abhängigkeit der übrigen Drehmomentanforderungen gebildet wird. Die übrigen Drehmomentanforderungen können beispielsweise zur Kompensation des Momentenbedarfs von Nebenaggregaten des Fahrzeugs, wie beispielsweise einer Klimaanlage, eines Autoradios oder eines Servomotors, herrühren oder von einer Leerlaufregelung. Die Koordination dieser übrigen Drehmomentanforderungen im Koordinator 40 erfolgt dabei ebenfalls in dem Fachmann bekannter Weise. Die vom ersten Additionsglied 35 gebildete Summe ist ein resultierender Gesamtsollwert  $M_{sollges}$  der einer erfundungsgemäßen Vorrichtung 5 zugeführt wird. Die Vorrichtung 5 dient zur haptischen Signalisierung am Bedienelement 1, also in diesem Beispiel am Fahrpedal 1. Diese haptische Signalisierung kann beispielsweise durch Erzeugung einer geeigneten Rückstellkraft am Fahrpedal 1 erfolgen. In der Vorrichtung 5 ist von einem Drehzahlsensor 45 eine aktuelle Drehzahl  $n_{ENG}$  eines die Antriebseinheit antreibenden Motors zugeführt, der wie beschrieben beispielsweise ein Otto-Motor, ein Dieselmotor oder ein Elektromotor sein kann. Weiterhin kann optional ein Koordinator 50 für sonstige Rückstellkraftanforderungen an das Fahrpedal 1 vorgesehen sein, der für diese sonstigen Rückstellkraftanforderungen eine resultierende Rückstellkraftanforderung  $F_{fbsonst}$  bildet. Dies könnte z.B. eine haptische Rückmeldung zur Einhaltung eines Sicherheitsabstands sein. Die resultierende Rückstellkraftanforderung  $F_{fbsonst}$  wird ebenfalls der Vorrichtung 5 zugeführt. Optional kann außerdem eine Eingabeeinheit 15, wie in Figur 1 gestrichelt dargestellt, vorgesehen sein. An der Eingabeeinheit 15 kann der Fahrer beispielsweise einen oder mehrere Kraftstoffverbrauchswerte vorgeben. Diese werden ebenfalls der Vorrichtung 5 zugeführt. Gemäß Figur 1 umfasst die Steuerung 25 die Fahrerwunschinterpretationseinheit 30, das erste Additionsglied 35 und die Vorrichtung 5. Die Steuerung 25 kann beispielsweise hardware- und/oder softwaremäßig implementiert sein, wobei die Software von einem Mikrochip abgearbeitet werden kann.

Die Vorrichtung 5 ermittelt aus den zugeführten Eingangsgrößen eine resultierende Gesamtrückstellungskraft  $F_{fbges}$  und steuert das Fahrpedal 1 zur Einstellung dieser resultierenden Gesamtrückstellungskraft  $F_{fbges}$  an. Dies kann in dem Fachmann bekannter Weise mittels eines in Figur 1 nicht dargestellten von der Vorrichtung 5 elektronisch angesteuerten Aktuators zur Einstellung einer gegen die Betätigungsrichtung des Fahrpedals 1 wirkenden Federkraft realisiert werden.

Für die folgenden Betrachtungen soll beispielhaft angenommen werden, dass das Fahrzeug von einem Verbrennungsmotor, also beispielsweise einem Otto-Motor oder einem Dieselmotor, angetrieben wird. Die Betrachtungen gelten jedoch allgemein für den Energieverbrauch des Fahrzeugs. Während eines Beschleunigungsvorgangs entspricht der Kraftstoffverbrauch der Leistung, die zur Überwindung der Massenträgheit des Fahrzeugs benötigt wird. Der Kraftstoffverbrauch während des Beschleunigungsvorgangs kann minimiert werden, indem der Motor durch eine definierte Fahrpedalstellung vom Fahrer im günstigsten Betriebspunkt gehalten wird, diese Fahrpedalstellung soll dem Fahrer erfindungsgemäß durch ein haptisches Signal am Fahrpedal 1 angezeigt werden.

Figur 2 zeigt ein sogenanntes Muschelkennfeld eines Verbrennungsmotors, bei dem das Ausgangsmoment des Motors, das sogenannte indizierte Moment  $M_i$  in Nm über der Motordrehzahl  $n_{ENG}$  in U/min aufgetragen ist. Das indizierte Moment  $M_i$  und die Motordrehzahl  $n_{ENG}$  spannen dabei ein Kennfeld für einen spezifischen Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs in g/kWh auf, indem Isolinien für diesen spezifischen Kraftstoffverbrauch in der genannten Einheit dargestellt sind. Das Kennfeld kann auf einem Motorenprüfstand ermittelt werden, indem unter Vorgabe der Motordrehzahl  $n_{ENG}$  und der Last, die beispielsweise durch eine mit der Kurbelwelle des Motors verbundene Wirbelstrombremse realisiert wird, das Verhältnis aus verbrauchter Kraftstoffmenge und verrichteter mechanischer Arbeit an der Kurbelwelle ermittelt wird. Dieses Verhältnis wird mit  $B_e$  bezeichnet. Das Verhältnis  $B_e$  ist der spezifische Kraftstoffverbrauch. Der spezifische Kraftstoffverbrauch  $B_e$  wird dann gemäß Figur 2 über der Motordrehzahl und dem indizierten Moment  $M_i$  aufgetragen, das die durch die Wirbelstrombremse variierte Last in dem Fachmann bekannter Weise repräsentiert. Dabei kann das indizierte Moment  $M_i$  als Mittelwert für die jeweilige Bremswirkung der Wirbelstrombremse über eine vorgegebene Zeit ermittelt werden. Verbindet man alle Punkte im Kennfeld, die einen etwa gleichen spezifischen Kraftstoffverbrauch  $B_e$

aufweisen, so erhält man, wie in Figur 2 dargestellt, muschelförmige Isolinien oder Höhenlinien, die diesem Kennfeld seinen Namen geben.

Für jede Motordrehzahl  $n_{ENG}$  gibt es genau einen minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauch  $B_e$  und damit genau einen optimalen Wirkungsgrad. In Figur 2 sind die Punkte mit dem minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauch für verschiedene Motordrehzahlen  $n_{ENG}$  durch Dreiecke gekennzeichnet. Werden die Punkte mit dem minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauch miteinander verbunden, so erhält man die in Figur 2 punktiert gezeichnete Linie, die mit dem Bezugszeichen 55 gekennzeichnet ist.

Diese Linie 55 wird im Folgenden auch als Linie des minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauchs bezeichnet. Figur 3 zeigt ein Kennfeld, in dem der Verlauf eines haptischen Signals  $F_{FB}$  in N und damit eine Rückstellkraft für das Fahrpedal 1 über der Motordrehzahl  $n_{ENG}$  in U/min auf der Abszisse und dem indizierten Motormoment  $M_i$  in Nm auf der Ordinate aufgetragen ist. Der Verlauf dieses haptischen Signals  $F_{FB}$  ergibt sich dabei aus der punktierten Linie 55 des minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauchs gemäß Figur 2, in dem der Bereich oberhalb und unterhalb dieser Linie 55 durch unterschiedliche Werte der Rückstellkraft  $F_{FB}$  voneinander getrennt wird. Insbesondere können dies zwei verschiedene Werte sein, nämlich eine erste Rückstellkraft  $F_1$  oberhalb der Linie 55 des minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauchs und eine zweite Rückstellkraft  $F_2$  unterhalb dieser Linie 55, wobei beispielsweise die erste Rückstellkraft  $F_1$  größer als die zweite Rückstellkraft  $F_2$  und die zweite Rückstellkraft  $F_2$  gleich Null sein kann. Damit kann dem Fahrer durch eine Erhöhung der Rückstellkraft  $F_{FB}$  am Fahrpedal 1 der optimale Betriebspunkt der Antriebseinheit und damit der optimale Motorwirkungsgrad signalisiert werden. Für den Fall, dass wie beschrieben, die erste Rückstellkraft  $F_1$  größer als die zweite Rückstellkraft  $F_2$  und die zweite Rückstellkraft  $F_2$  gleich Null ist, ergibt sich der optimale Wirkungsgrad des Motors für die Fahrpedalstellung, an der der Fahrer eine entsprechende Erhöhung des Widerstandes und damit der Rückstellkraft bei der Betätigung des Fahrpedals 1 spürt.

In Figur 4 ist ein Funktionsdiagramm zur Verdeutlichung der Funktionsweise der erfindungsgemäßen Vorrichtung 5 sowie des erfindungsgemäßen Verfahrens dargestellt. In Figur 4 kennzeichnen gleiche Bezugszeichen gleiche Elemente, wie in Figur 1. Dabei ist in Figur 4 im Unterschied zum Blockschaltbild nach Figur 1 zusätzlich der Aufbau der erfindungsgemäßen Vorrichtung 5 näher erläutert. Die Vorrichtung 5, die beispielsweise als Softwarestruktur auf einem Mikrochip implementiert sein kann, umfasst dabei eine

Kennfeldfunktion 60, die das Muschelkennfeld aus Figur 2 umsetzt, und der als Eingangsgrößen das vom ersten Additionsglied 35 abgegebene resultierende Gesamtsollmoment  $M_{\text{Sollges}}$  sowie die aktuelle Motordrehzahl  $n_{\text{ENG}}$  als Eingangsgrößen zugeführt sind. Daraus ermittelt die Kennfeldfunktion 60 als Ausgangsgröße das haptische Signal  $F_{FB}$ , indem geprüft wird, ob der durch die aktuelle Motordrehzahl  $n_{\text{ENG}}$  und das resultierende Gesamtsollmoment  $M_{\text{Sollges}}$  gebildete Betriebspunkt oberhalb oder unterhalb der Linie 55 des minimalen spezifischen Kraftstoffverbrauchs liegt. Liegt der Betriebspunkt oberhalb der Linie 55, so ist  $F_{FB}$  gleich F1, andernfalls ist  $F_{FB}$  gleich F2. Das haptische Signal  $F_{FB}$  wird einem Maximalauswahlglied 65 zugeführt, dem außerdem vom Rückstellkraftkoordinator 50 die resultierende Rückstellkraftanforderung  $F_{fbsonst}$  der übrigen Rückstellkraftanforderungen zugeführt ist. Das Maximalauswahlglied 65 wählt aus den zugeführten Größen das Maximum aus und gibt es als resultierendes haptisches Signal  $F_{fbges}$  an das Fahrpedal 1 zur Einstellung der entsprechenden Rückstellkraft ab. Durch das Maximalauswahlglied 65 wird die Rückstellkraft am Fahrpedal 1 nach unten begrenzt, um sicher zu stellen, dass das Fahrpedal nach Loslassen wieder in seine Ausgangsstellung zurückkehrt.

Durch das erfindungsgemäße Verfahren und die erfindungsgemäße Vorrichtung 5 hat der Fahrer die Möglichkeit, aufgrund der haptischen Signalisierung am Fahrpedal 1 mit optimalem Wirkungsgrad des Motors zu fahren und zu beschleunigen. Darüber hinaus ist ein haptisches Signal am Fahrpedal 1 gegenüber einer optischen Anzeige dem Bewusstsein des Fahrers ständig präsent und wirkt nicht irritierend und vom Verkehr ablenkend.

5

**Patentansprüche**

10

1. Verfahren zur Signalisierung einer für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs relevanten Information, dadurch gekennzeichnet, dass diese Information durch einen Betriebspunkt einer Antriebseinheit des Fahrzeugs gebildet wird und dass in Abhängigkeit des Betriebspunktes eine haptische Signalisierung an einem Bedienelement (1) des Fahrzeugs, insbesondere einem Fahrpedal, gebildet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass durch die haptische Signalisierung ein optimaler Betriebspunkt der Antriebseinheit, insbesondere ein optimaler Motorwirkungsgrad, wiedergegeben wird.

20

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der optimale Betriebspunkt in Abhängigkeit einer von der Antriebseinheit abzugebenden Ausgangsgröße, insbesondere eines Sollmoments, und einer aktuellen Betriebsgröße der Antriebseinheit, insbesondere einer Motordrehzahl, bestimmt wird.

25

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die von der Antriebseinheit abzugebende Ausgangsgröße in Abhängigkeit einer Stellung des Bedienelementes (1) ermittelt wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die haptische Signalisierung etwa bei Erreichen des optimalen Betriebspunktes einsetzt.
6. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die haptische Signalisierung durch eine am Bedienelement (1) wirkende Rückstellkraft gebildet wird.

35

7. Vorrichtung (5) zur Signalisierung einer für den Betrieb des Fahrzeugs relevanten  
Information, dadurch gekennzeichnet, dass Mittel (20) zur Bildung dieser  
Information durch einen Betriebspunkt einer Antriebseinheit des Fahrzeugs  
vorgesehen sind und dass Mittel (10) vorgesehen sind, die in Abhängigkeit des  
Betriebspunktes eine haptische Signalisierung an einem Bedienelement (1) des  
Fahrzeugs, insbesondere einem Fahrpedal, bilden.

5

1 / 2

Fig.1

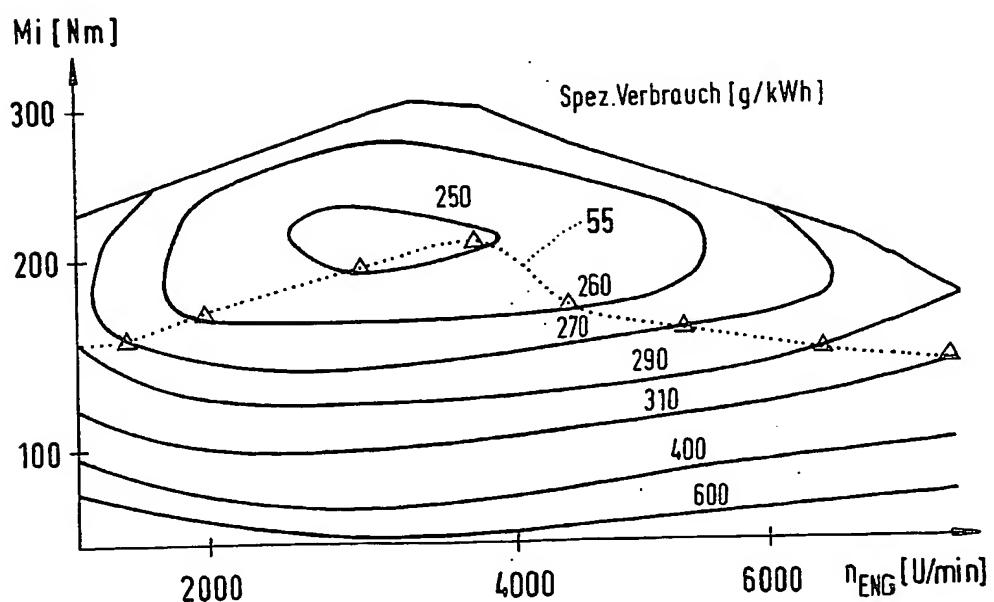
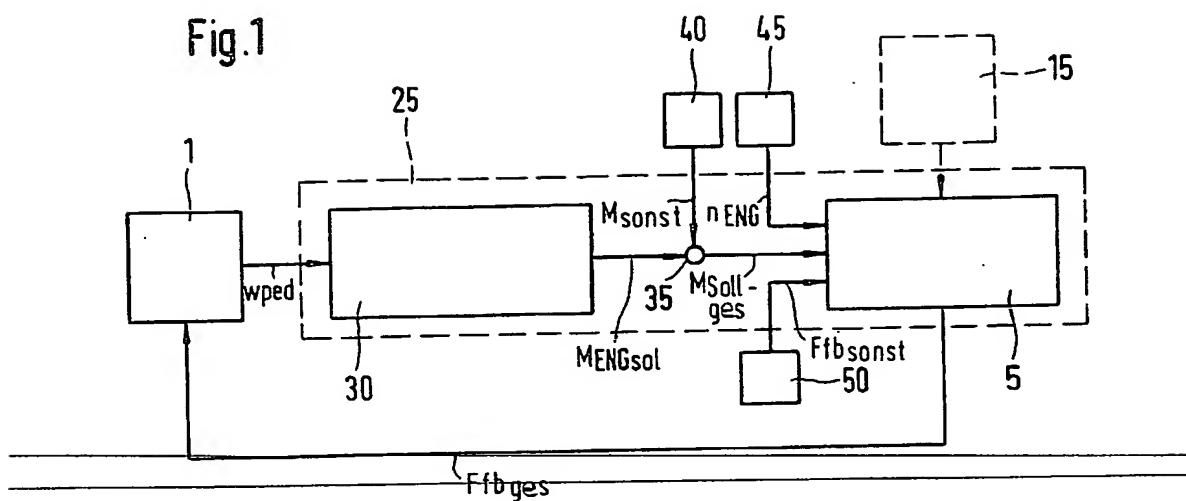


Fig.2

2/2

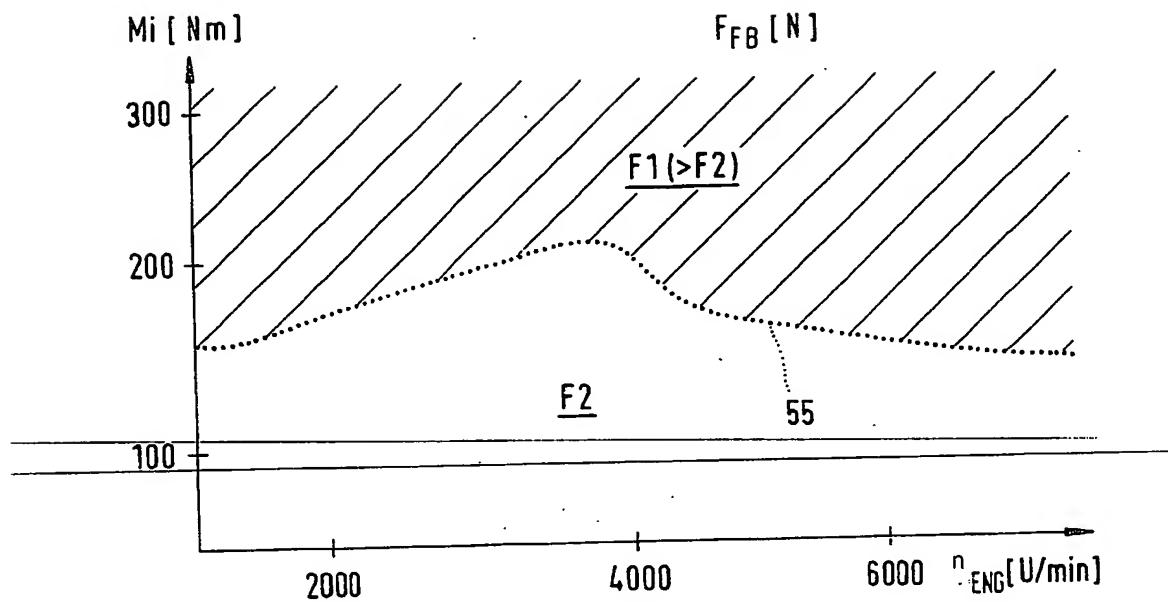


Fig. 3

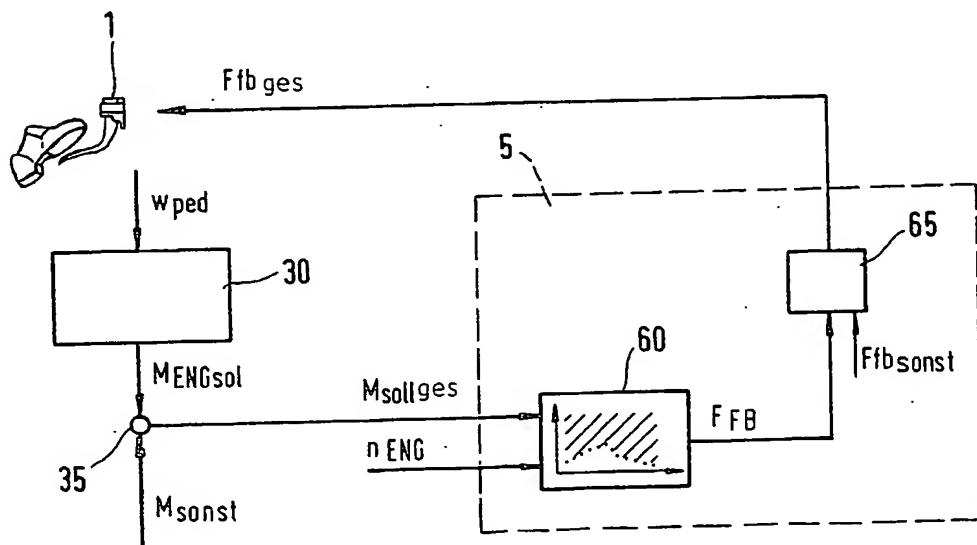


Fig. 4